

## Veränderungen an der Eisenbahn- und Stadtkaje Elsfleth

VON

Dipl.-Ing. Bauoberrat Martin Schüle,  
Dipl.-Ing. Bauamtsrat Volker Kalkmann

Im Mündungsbereich der Hunte, einem Zufluss der Weser, auf der auch Seeverkehr stattfindet (s. Abb. 1 u. 2), hat sich in den letzten Jahren am linken Ufer viel verändert. Durch die Entwidmung des Niedersächsischen Hafens Elsfleth eingeleitet, galt es, für die dadurch an die Stadt Elsfleth übergehende Hafenkaje die nachfolgend dargestellte Paketlösung zu finden, die die Belange aller Beteiligten erfüllt. Des Weiteren war die Situation an der angrenzenden Eisenbahnkaje seit Jahrzehnten unbefriedigend. Die Belange der WSV konnten nach und nach in zähen, jahrelangen Verhandlungen geregelt werden.



Abb.1: Übersichtslageplan

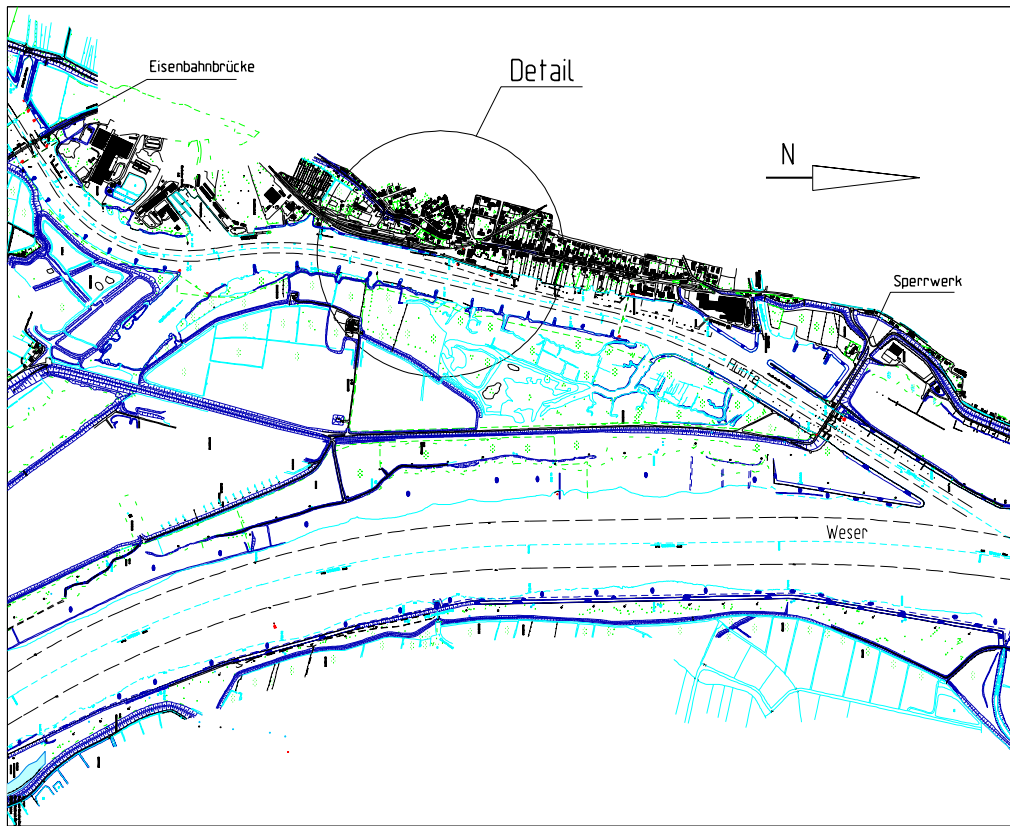


Abb. 2: Lageplan Huntemündung

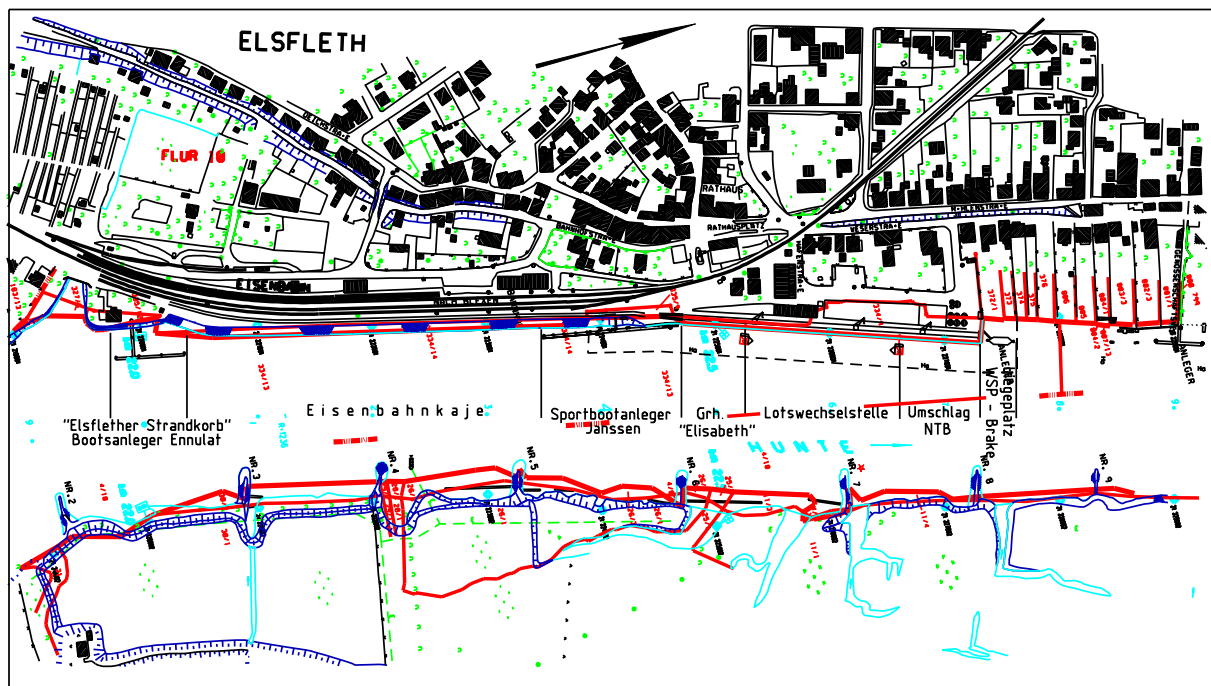


Abb. 3: Realisierte Nutzungen an der Stadt- und Eisenbahnkaje Elsfleth



Bei der angesprochenen Paketlösung handelt es sich im Einzelnen um folgende Punkte:

#### **a) Stadtkaje**

Im Jahr 1995 bestand beim Land Niedersachsen die Absicht, den Hafen Elsfleth an die Stadt Elsfleth abzugeben. Hierzu wurde ein Entwidmungsverfahren mit Wirkung vom 01.07.1995 eingeleitet. Dadurch waren mit einem Schlag folgende Nutzungen an der 210 m langen Hafenkaje in Elsfleth betroffen und bedurften einer Lösung:

##### **Lotsenwechselstelle**

Für den bisherigen Betrieb der Lotsenwechselstelle in Elsfleth war bislang keine gesonderte Lotseneinrichtung notwendig, da der Landeshafen Elsfleth hierzu herangezogen worden war. Nach Abgabe des Hafens durch das Land Niedersachsen musste der Lotsenwechselbetrieb neu geregelt werden, wodurch auch der Bau einer neuen Lotseneinrichtung im Bereich Elsfleth für diesen Zweck in Erwägung gezogen wurde. Der Bund hat gemäß § 6 SeeLG die Verpflichtung, die zur Wahrnehmung der Lotsendienste erforderliche Lotseneinrichtung vorzuhalten. Die weitere Verpflichtung zur Unterhaltung und zum Betrieb der Einrichtung gemäß § 6 SeeLG ist den Lotsen mit der "Allgemeinen Lotsverordnung" übertragen worden. Da der Lotsenwechsel an der ehemaligen Staatskaje zunächst nicht gewährleistet war, wurden im WSA Bremen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Lotsenwechsels im Sinne einer Variantenuntersuchung durchgeführt. Im weiteren Verlauf der Untersuchung jedoch konnte das WSA Bremen mit der Stadt Elsfleth 1998 per Nutzungsvertrag eine Lotsenwechselstelle von 140 m Länge an der Stadtkaje Elsfleth aushandeln. Die Verhandlungen waren zum damaligen Zeitpunkt sehr zeitaufwendig und personalintensiv. Die Zufahrt und die Wassertiefe wird von der WSV vorgehalten.

##### **Warteplätze für tidebedingte Fahrtunterbrechungen**

Die Entwidmung des Landeshafens Elsfleth stieß bei der Oldenburgischen Hafenwirtschaft zunächst auf Widerstand, da diese die im bisherigen Hafengebiet bestehenden tidebedingten Wartemöglichkeiten für die Schifffahrt und den o. a. Lotsenwechsel gefährdet sah.



Darüber hinaus war sie im Entwidmungsverfahren nicht beteiligt worden und erhob Klage. Die Situation konnte durch die WSV diesbezüglich in langen Verhandlungen mit der Stadt Elsfleth geregelt werden. Dabei konnte zum einen die Klage mit einem Vergleich erledigt und zum anderen die Lotsenwechselstelle der durch die Entwidmung entstandenen Stadtkaje Elsfleth der Schifffahrt für tidebedingte Fahrtunterbrechungen 1998 per Nutzungsvertrag zur Verfügung gestellt werden.

### **Liegeplatz für Schulschiff "Großherzogin Elisabeth"**

Der Schulschiffverein beabsichtigte, das Schulschiff "Großherzogin Elisabeth" an die zukünftig der Stadt Elsfleth gehörende Kaje zu verlegen, um die Attraktivität der Stadt zu erhöhen. Ein entsprechender Antrag auf strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung wurde – zusammen mit einer Einverständniserklärung der Stadt Elsfleth – vom Verein gestellt und vom WSA Bremen genehmigt (50 m) (s. Abb. 3 und 8).

### **Nordenhamer Transportbetonwerke**

Die oben beschriebenen Nutzungen konnten so abgestimmt werden, dass das Unternehmen Nordenhamer Transportbetonwerke ungestört seinen Umschlag auf einer Kajenlänge von 70 m weiter betreiben konnte und die Paketlösung immer sichtbarer wurde.

### **Sportbootanleger Elsfleth**

Die Sportbootschifffahrt hatte bisher in Elsfleth nur eine sehr abseits gelegene Möglichkeit, um die Sportboote festzumachen. Vom Vorsitzenden des Schulschiffvereins "Großherzogin Elisabeth" wurde ein Antrag auf Errichtung einer Sportsteganlage gestellt, die am südlichen Ende der Stadtkaje Elsfleth gelegen ist (s. Abb. 3). Diese stadtnah und zentral gelegene Anlage ist mittlerweile – mit dem Einverständnis der Stadt Elsfleth – genehmigt und errichtet. Sie wird von der Sportschifffahrt sehr gern angenommen, was vor allem am Wochenende beobachtet werden kann. Die Sportbootführer einschließlich der Passagiere haben nun die Möglichkeit, direkt vor dem Rathaus der Stadt Elsfleth anzulegen und einen kleinen Stadtbummel, verbunden mit einem Einkauf, zu machen.

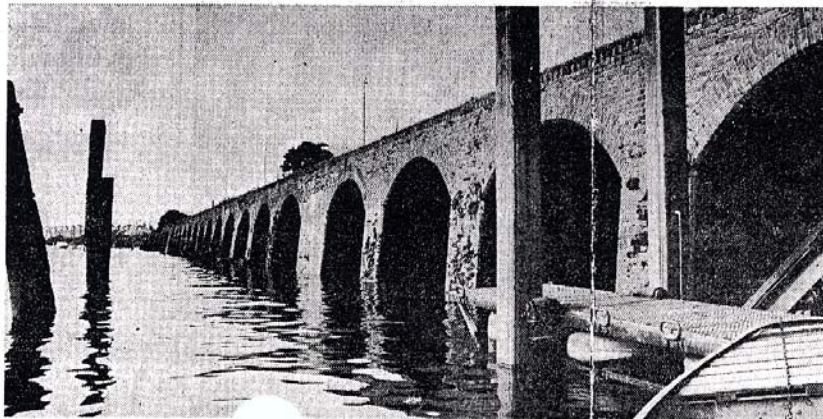
Bei den beschriebenen Nutzungen der Stadtkaje, war die Interessenslage sehr unterschiedlich und es galt eine Lösung zu finden, die jedem gleichermaßen gerecht wurde. Das Gelingen ist dem engagierten Einsatz des Schiffschiffvereinsvorsitzenden und der WSV zu verdanken (s. Abb. 3).

**b) Eisenbahnkaje**

Wie aus dem in Abb. 4 wiedergegebenen Zeitungsartikel (Wesermarsch-Zeitung vom 09.09.1965) ersichtlich ist, war die dort angesprochene Gewölbemauer, die 1878 erbaut wurde, und im Bereich des Bahnhofs Elsfleth als Umschlagsplatz Schiff/Bahn diente, baufällig. Dieser Zustand war schon in den 50er Jahren vorhanden.

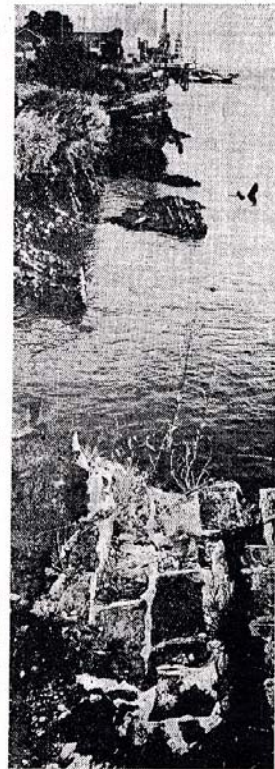
**Wesermarsch-Zeitung**

Donnerstag, den 9. September 1965



Noch verhältnismäßig gut erhalten. Bei weiteren Veränderungen wird der hier verlaufende sogenannte „Schwarze Weg“ gesperrt werden.

Der nördliche Teil der Kaimauer, die vom Hafnamt noch für die Schifffahrt genutzt wird, muß aber auch der hier verlaufende sogenannte „Schwarze Weg“ geopfert werden. Bilder: Biermann



Werte Strecken der aus gemauerten Gewölbem bestehenden Uferbefestigung im Süden sind bereits eingestürzt. Damit verlieren die Gewölbe auf der einen Seite ihren Halt und drohen jetzt eines nach dem anderen zusammenzustürzen.

**Einsturzgefahr an der alten Kaje**

Hafnamt möchte neue Spundwand mit fünftem Gleis für den Hafen

Die 453 Meter lange alte Kaje an der Westergate, die vom Zahn der Zeit stark angenagt, jetzt teilweise einzustürzen droht. Schilder weisen seit einigen Tagen auf die Lebensgefahr an diesen Stellen hin und verbieten das Betreten der Uferanlagen. Nach Ansicht der Fachleute werden die gemauerten Gewölbe kaum noch eine etwas höher auflaufende und stürmische Flut überstehen.

Zuständig für die Sicherung der Kaimauer ist die Bundesbahn. Nach Auskunft des zuständigen Oberbauamtes der Bundesbahn in Bremen handelt es sich hier um die überhaupt einzige Kaimauer in der Bundesrepublik, die sich im Besitz der Bundesbahn befindet. Dieses Kuriosum stammt noch aus der großherzoglichen Zeit, als der Hafenanlagen, Deiche und Bahnanlagen des Großherzogtums in einer Hand vereinigt waren. Der erste Teil der Gewölbemauer wurde 1878 erbaut, um der damaligen Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn Platz für ihre Gleisanlagen zu schaffen und damit gleichzeitig den Güterumschlag im Elsfler Hafen, der auch in der Hand des Oldenburgischen Staates war, zu fördern. Schon 1896 mußte der erste Teil der insgesamt 403 Meter langen Mauer abgebrochen und erneuert werden. 13 Jahre später wurden weitere Teile der Kaje erneuert und 1925 wurde die Mauer in nördlicher Richtung um 50 Meter verlängert. Als 1920 die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn an die damalige Reichsbahn überging, übernahm diese auch gleichzeitig die Verpflichtung für den Unterhalt der Uferbefestigung, während der Hafen im Besitz des Landes Oldenburg verblieb. Nach einem Vertrag mit der Bundesbahn werden augenblicklich die nördlichsten 75 Meter der Kaje vom Niedersächsischen Hafnamt durch Dalben gesichert, für die Schifffahrt genutzt. Weitere 200 Meter stehen im Liegedalben versehen unter der Obhut des Wasser- und Schiffsamtes als Anlageplätze für wartende Schiffe zur Verfügung. Um ihren Verpflichtungen der Ufersicherung nachzukommen möchte die Bundesbahn zumindest den größten Teil der baufälligen Mauer abbrechen und durch eine einfache Uferbefestigung ersetzen. Das wäre nach Ansicht der Bahn die billigste Lösung und entwürde 13 Jahre später wurden weitere Teile der Kaje erneuert und 1925 wurde die Mauer in nördlicher Richtung um 50 Meter verlängert. Als 1920 die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn an die

tige. Dabei wäre die Errichtung einer völlig neuen Spundwand eine Möglichkeit, das seit langem dringend für den Elsfler Hafen benötigte fünfte Bahngleis zu schaffen und gleichzeitig die Nutzung dieses Abschnittes der Westergate in der bisherigen Form beizubehalten. Nach Ansicht von Oberbaurat Roß, der das Hafnamt bei den Verhandlungen vertritt, wäre bei einer weiteren Steigerung des Hafenerverkehrs in Elsfleth die eventuelle neue Spundwand sogar noch für den Güterumschlag zu benutzen.

In den Verhandlungen der Bundesbahn mit den zuständigen Vertretern der niedersächsischen Landesregierung soll jetzt eine Lösung gefunden werden, die nach Möglichkeit den Auffassungen beider Partner Rechnung trägt. Gedacht ist dabei an eine Kostenaufteilung für ein neues Bauwerk, das auch den Interessen der Schifffahrt entgegenkommt.

Vertreter der Landesregierung, des Hafnamtes und der Bundesbahn werden bei einer Ortsbesichtigung in Elsfleth die Unterlagen für weitere

Verhandlungen erarbeiten. Dabei drängt die Bundesbahn auf eine schnelle Beseitigung der Gefahrenstellen, da nach ihrer Ansicht die Sicherheit der Gleisanlagen bei einem weiteren Einstürzen der Mauer nicht mehr gegeben ist.

Abb. 4

In dem im WSA Bremen vorliegenden Schriftverkehr, der sich nun schon über fast 40 Jahre hingezogen hatte, waren sämtliche Bemühungen – diese Bemühungen füllen einige Leitz-Ordner einschließlich Schriftverkehr mit dem damaligen BMV – seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vergeblich, um die baufällige Gewölbemauer zurückbauen zu lassen.

Kontaktaufnahmen mit der DB Netz AG im Jahre 2000 führten im Ergebnis dazu, dass, wie aus den Abb. 5 bis 9 zu erkennen ist, die Gewölbemauer der Bundesbahn zwischenzeitlich im Jahr 2001 zurückgebaut und das Ufer mit Schüttsteindeckwerk abgedeckt worden ist. Im Zuge dieser Rückbaumaßnahme hat die Bundesbahn auch das am nächsten am Wasser gelegene Gleis zurückgebaut.

### **Abbildungen der Eisenbahnkaje Elsfleth vor der Sanierung**



Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7

### Eisenbahnkaje Elsfleth nach der Sanierung 2001



Abb. 8



Abb. 9



Da die Bundesbahn die Gewölbemauer nur bis in den Böschungsbereich hinein zurückgebaut hat, ist die Unterhaltung des Uferdeckwerkes als Anlage an bzw. unter der Bundeswasserstraße mittels SSG/Nutzungsvertrag weiterhin bei der Bundesbahn verblieben. Auch ein Rückkauf der Wasserfläche nach WaStrG ist aus diesem Grund unterblieben. So konnte einvernehmlich und mit geringem finanziellen Aufwand eine Situation herbeigeführt werden, die sowohl die Bedürfnisse der DB Netz AG und als auch der WSV befriedigt.

Die geschilderte Entwicklung an der Stadt- und Eisenbahnkaje Elsfleth, die sich in den Jahren 1995 bis 2000 abspielte, hat die Situation für alle Beteiligten, das sind die WSV (Bund), die Bundesbahn (AG), die Stadt Elsfleth (Kommune), die Nordhamer Transportbetonwerke (Wirtschaft), die Oldenburger Hafenwirtschaft (gewerbliche Schifffahrt), die Börtgemeinschaft Hunte (Lotsen), der Schulschiffverein "Großherzogin Elisabeth" (Verein) und die Sportschifffahrt (Freizeitschifffahrt) zufriedenstellend gelöst. Als positiver Begleiteffekt hat sich auch das äußere Erscheinungsbild der Hunte im Bereich der Stadt Elsfleth derart verändert, dass es sich sehen lassen kann.